

IMO第74回海上安全委員会(MSC74)の結果について

平成13年 6月11日
海事局安全基準課

標記会合は、平成13年5月30日から6月8日にかけてロンドンの国際海事機関(IMO)本部において開催され、主な審議結果は、以下のとおり。

1. SOLAS 条約第 -1 章 12-2 規則(油タンカー及びバルクキャリアの貨物エリア内の場所への出入り：固定アクセス設備の設置)の改正

経緯及び概要

「エリカ号」事故を契機に、検査の確実な実施を目的として、検査実施場所へのアクセスを容易にするための設備の強制化について、SOLAS 条約第 -1 章 12-2 規則(現行：油タンカーの貨物エリア内の場所への出入り)の改正案が今次会合で審議された。

改正案によると、2004年1月1日以降に建造される油タンカー及びバルクキャリアに適用され、貨物区域、バラスタタンク等への固定式のアクセス設備(通行用足場)が要求されている。ただし、実行不可能な場合には、持ち運び式の設備も認める等の規定が設けられている。また、貨物区域内の区画での移動が容易にできるように、開口部を一定寸法以上にすることが要求されている。

審議結果

本件は、既に多くの国の支持を得ており、我が国も、検査を確実にするために固定式のアクセス設備を要求することについては、基本的に支持したが、技術的問題、安全上の問題、造船所における現場での問題(持ち運び式のアクセス設備について、現在使用されている高所作業車等も含むべき等)を指摘した。

結果、タンカーについては現行規則どおり総トン数 500 トン以上、バルクキャリアは総トン数 20,000 トン以上が適用対象とすることが合意されたが、詳細は、技術的詳細を定める強制決議とともに来年3月のDE(設計設備)小委員会ですらに検討されることとなった。

本件改正は、今次会合で承認されたが、来年3月のDEでの技術的観点からの検討を経て、来年5月のMSC75で採択される予定。

2. FSA(総合安全評価)

(1) ガイドラインの策定

FSAは、条約等の規則を改正する場合に、リスク評価などの科学的手法を取り入れる目的で、数年前からIMOで検討されており、我が国がコーディネーターとなって各国と調整してきたが、今次会合で最終的にFSAガイドラインが合意された。

本ガイドラインには、実際にFSAを使用するための方法等に加え、実際に規則改正に活かすための手順等も盛り込まれている。

(2) バルクキャリアの F S A

バルクキャリアの安全性については、1997年に SOLAS 条約新 XII 章が採択されているが、英国より、同国籍のダ・ベシヤ-号の事故調査を踏まえ、更なる安全性の強化が必要であるとして、MSC で検討を行ってきた。

英国を中心とするグループ、我が国、及び IACS(主要船級協会の団体)等が、それぞれ FSA による検討を行っており、我が国は今次会合に中間結果を報告するとともに、内容を紹介するプレゼンテーションを行った。

来年の MSC75 において、各グループとも最終報告、或いは中間報告が出され、比較検討が行われる予定。

なお、ダ・ベシヤ-号事故に関し、英国は追加で新たな提案を行ったが、これらは必要に応じて関係する小委員会で検討されることとなった。

3. その他

(1) 大型旅客船の安全

近年、10万総トンを超えるような大型旅客船が出現しているが、仮に、衝突、火災等の事故が起こった場合には、大きな災害となる恐れがあることから、そのような災害を未然に防ぐ観点から、MSC72より安全性の検討を開始している。

今後、関係する小委員会に詳細検討を委ねるとともに、MSCでも引き続き検討していくこととなった。

(2) ニアミスに関する報告の促進

我が国は、事故に至る前のニアミスの事例につき、調査研究を行っており、今次会合にその調査結果をインフォメーションとして提出したところ、各国より強い関心が示され、国際的にそのような事例の収集を促進するサーキュラーが採択された。

(3) 国際航空及び海上搜索救助 (IAMSAR) マニュアルの強制的搭載

搜索救助の際に有効な IAMSAR マニュアル(既に総会決議 A.894(21)で搭載することが推奨されている)の搭載を義務づけるために、SOLAS 条約第 章 21 規則の改正案が、今次会合で承認され、来年の MSC75 で採択される予定。

本マニュアルは、既に任意に搭載され実績もあることから、我が国も本件条約改正は、原則支持した。

担当：加藤、平方 (内線 43-935)
Tel:03-5253-8111